



Fiche 4.19

Les Emirats arabes unis : entre rente et durabilité

Les Émirats arabes unis : entre rente et durabilité

Petit pays de 83 600 km² aux trois quarts désertiques, les ÉAU sont un richissime État du golfe Persique qui a mobilisé la rente pétrolière pour engager une diversification de son économie en s'insérant de manière volontariste dans la mondialisation et, en quelque sorte, en se démarquant. Ce processus s'est accompagné d'une spectaculaire urbanisation littorale. Pour autant, on doit s'interroger sur la durabilité d'un système qui demeure énergivore, fragile, spéculatif et dépendant dans un contexte géopolitique continental sous tension.

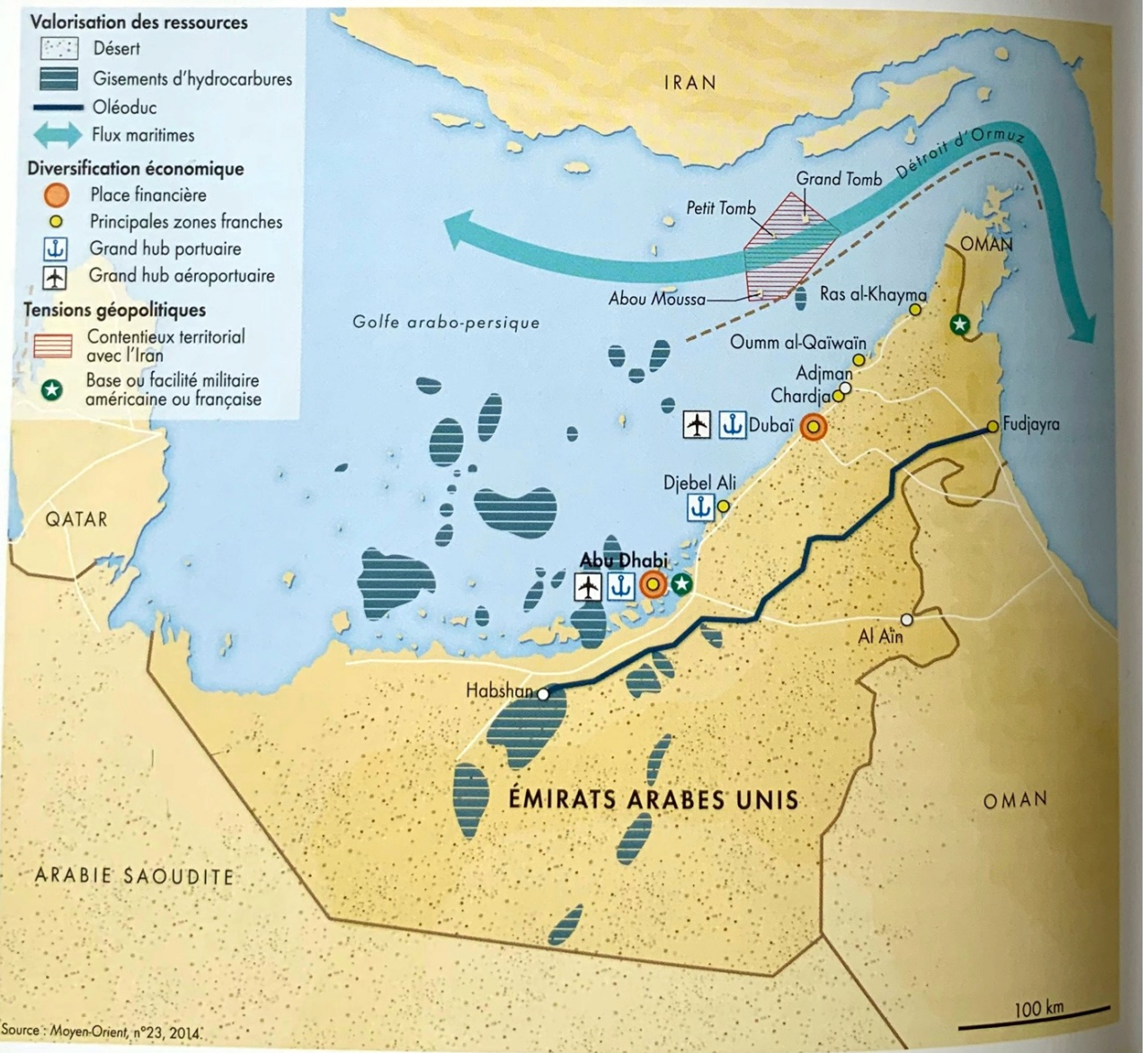
À la recherche d'un nouveau modèle

Historiquement, l'Empire britannique impose militairement son protectorat sur les Émirats de la côte « des

Pirates », devenue « de la Trêve », entre 1820 et 1853 afin de protéger la Route des Indes. Alors que l'esclavage statutaire y est aboli dans les années 1950, la fédération des ÉAU obtient

son indépendance en 1971 à la suite du retrait anglais. Celle-ci est facilitée par l'exploitation dès 1962 des hydrocarbures qui vont permettre la construction d'un État moderne. Grâce à

LES ÉMIRATS ARABES UNIS : DÉSERTS, MERS ET HYDROCARBURES





l'off-shore, la production est multipliée par six en 50 ans (2018 : 233 millions de tonnes). Dopés par la rente, le PIB, les dépenses publiques et la consommation des ménages sont alors multipliés par trois. Mais l'effondrement récent des prix fragilise le pays (réduction des subventions, nouvelles taxes...), malgré une diversification économique plus avancée (le pétrole représente 1/3 du PIB) que dans le reste du Golfe pour préparer l'« après-pétrole ».

Ils bénéficient régionalement de la guerre Iran/Irak (1979-1988), des guerres du Golfe (1990-1991) ou de la guerre civile libanaise (1975-1991) pour attirer de manière opportuniste les fonctions financières et les capitaux des élites du Proche et Moyen-Orient en quête d'un havre de stabilité. Ils sont aussi une des portes d'entrée vers l'Iran avec lequel les liens économiques sont aussi anciens et informels que considérables, malgré l'embargo étatsunien ou le contentieux frontalier des îles Tomb et Abou Moussa. Cette position géostratégique explique le surarmement du pays et la présence de bases ou facilités militaires accordées tant aux États-Unis qu'à la France.

En se transformant en *hub* logistique et de services de rang mondial, les ÉAU valorisent leur position à l'entrée du golfe Persique. Depuis 1985, la création de neuf zones franches favorise le développement des fonctions maritimes et aériennes, commerciales (import/réexport), industrielles (pétrochimie, aluminium, énergie, dessalement de l'eau de mer...) et financières. Ces zones franches permettent aux investisseurs étrangers d'échapper au système traditionnel de garantie (*kafalat*) qui contraint tout étranger à avoir un garant local (*kafil*) moyennant rémunération. Avec la compagnie Emirates et le nouvel aéroport international Dubaï World Central (DWC), Dubaï dessert 260 destinations entre le Moyen-Orient, l'Asie, l'Europe et les Amériques. Ses cinq fonds souverains (ADIA, ICD, ADIC, IPIC, MDC) gèrent 1 200 milliards de dollars, placés sur les marchés financiers et immobiliers du monde. Le pays joue enfin la carte des grandes initiatives sportives (Mondial 2022 de football...) ou culturelles (Louvre Abu Dhabi ouvert en 2017...).

DUBAÏ : UNE MÉTROPOLÉ LITTORALE NÉE DU DÉSERT



Dubaï : une métropole née du désert

Face au désert, l'espace est polarisé par une agglomération littorale polycentrique qui s'étend sur les Émirats de Dubaï, Sharjah et Oumm al-Qaïwaïn. Depuis 1950, la ville de Dubaï voit sa population multipliée par 100, pour atteindre 2,1 millions d'habitants, et ses surfaces urbanisées par 400. Privilégiée, la zone littorale, limitée par l'autoroute extérieure, connaît une forte spécialisation fonctionnelle autour de trois pôles : le vieux noyau urbain dense totalement rénové autour d'une grande marina à l'ouest, les nouvelles zones immobilières de luxe au centre (Jumeirah...) et les zones industrielles et logistiques rejetées soit vers l'est (zone franche de Jebel Ali, nouvel aéroport Dubaï World Central), soit dans l'intérieur désertique. Alors que 85 % de la population est d'origine étrangère, les habitants sont fortement ségrégués du fait de la relégation des millions de

travailleurs migrants surexploités dans les espaces interstitiels ou périphériques les moins qualifiés.

Une des caractéristiques de Dubaï, sauvé de la faillite financière en 2008 par l'émirat d'Abu Dhabi qui détient l'essentiel du pétrole, est l'urbanisation de la zone littorale par de vastes îles artificielles aux formes spécifiques. Elles sont devenues depuis des icônes mondiales et un modèle largement repris dans le golfe Persique. Si la Palm Jumeirah, lancée en 2001, est aujourd'hui quasiment achevée et lotie en hôtels et résidences de luxe, les spectaculaires projets de Palm Jebel Ali, World Archipelago, The Universe ou Palm Deira sont freinés ou abandonnés depuis la crise financière de 2007-2008. Derrière la façade, cette énorme bulle immobilière spéculative, qui explique que le bâtiment représente 26 % des emplois, s'avère un formidable gâchis de capitaux et est particulièrement fragile.

